

## 拒絶理由通知書

特許出願の番号	特願2002-044461
起案日	平成18年 7月14日
特許庁審査官	太田 良隆 3216 3Q00
特許出願人代理人	未成 幹生 様
適用条文	第29条第1項、第29条第2項

この出願は、次の理由によって拒絶をすべきものである。これについて意見があれば、この通知書の発送の日から60日以内に意見書を提出して下さい。

## 理由

## 理由1

この出願の下記の請求項に係る発明は、その出願前に日本国内又は外国において、頒布された下記の刊行物に記載された発明又は電気通信回線を通じて公衆に利用可能となった発明であるから、特許法第29条第1項第3号に該当し、特許を受けることができない。

## 理由2

この出願の下記の請求項に係る発明は、その出願前日本国内又は外国において頒布された下記の刊行物に記載された発明又は電気通信回線を通じて公衆に利用可能となった発明に基いて、その出願前にその発明の属する技術の分野における通常の知識を有する者が容易に発明をすることができたものであるから、特許法第29条第2項の規定により特許を受けることができない。

記 (引用文献等については引用文献等一覧参照)

- ・請求項 1-3
- ・引用文献等 1
- ・理由 1、2
- ・備考

引用文献1の特に第7ページ第20行から第8ページ第15行及び第2図、第3図参照。

引用文献1には、直線状部分のいずれか一方（左後輪側）に、同直線状部分のブッシュに対する軸方向への所定以上の移動を阻止するストップ（フランジ9d、9e）を設けた車両用スタビライザが、記載されていると認められる。

**THIS PAGE BLANK (USPT**

- ・請求項 4
- ・引用文献等 1
- ・理由 2
- ・備考

引用文献1の第3実施例における車両用スタビライザにおいて、直線状部分をブッシュを介して車両に取り付ける前に、ストッパ（フランジ9e）を固定しているのは、当業者にとって自明の事項である。

また、当該実施例において、左後輪側の直線状部分を右後輪側の直線状部分よりも先に車両に取り付けることは、当業者が適宜なし得た事項に過ぎない。

#### 引 用 文 献 等 一 覧

1. 実願昭60-137883号（実開昭62-044708号）のマイクロフィルム

なお、補正する際には、補正により記載を変更した箇所に下線を引くようにしてください（特許法施行規則様式第13備考6）。

意見書で、各補正事項について補正が適法なものである理由を、根拠となる出願当初の明細書等の記載箇所を明確にした上で、主張してください。

#### 先行技術文献調査結果の記録

- ・調査した分野 I P C B 6 0 G 1 / 0 0 - 2 5 / 0 0
- ・先行技術文献 特開平11-210713号公報  
仏国特許出願公開第2768661号明細書  
実開平04-133907号公報  
実公平06-029049号公報

この先行技術文献調査結果の記録は、拒絶理由を構成するものではない。

この通知の内容に関するお問い合わせ、または面接のご希望がございましたら以下の連絡先までご連絡下さい。

特許審査第二部 運輸 太田良隆

TEL. 03 (3581) 1101 内線3379

FAX. 03 (3580) 6904

**THIS PAGE BLANK (USPT**

Publication No. 62-44708

Date of publication of application: March 18, 1987

Utility Model Application No. 60-137883

Date of filing: September 9, 1985

---

Both ends of a swing portion 9a which constitutes an intermediate portion of the stabilizer 9 are fitted in mounting bushes 11 (the right side is neglected in the drawings).

In the mounting bush 11, flange portions 11a are integrally formed on both ends. One of the flange portions 11a is brought into close contact with the inside of a refraction portion 9c of the stabilizer 9, and the mounting bush 11 on the right side (not shown) has the same structure. Therefore, the stabilizer 9 is prevented from moving horizontally.

Fig. 2 shows a second embodiment of the invention. In the second embodiment, flanges 9d are fixed to the stabilizer 9, the flanges 9d are brought into close contact with both end faces of the mounting bush 11, and thereby the radius rod portion 9a is prevented from moving in an axial direction of through hole portion of the mounting bush 11. Other configurations and actions are similar to those of the first embodiment.

Fig. 3 shows a third embodiment of the invention. In the third embodiment, flange 9e is fixed to the stabilizer 9, the flange 9e is embedded or fitted in the mounting bush 11, and thereby the radius rod

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

portion 9a is prevented from moving in an axial direction of through hole portion of the mounting bush 11. Other configurations and actions are similar to those of the first embodiment.

**THIS PAGE BLANK (USPT**

## ⑪ 公開実用新案公報 (U)

昭62-44708

⑫ Int.Cl.

B 60 G 21/04  
F 16 F 1/16

識別記号

府内整理番号

8009-3D  
7127-3J

⑬ 公開 昭和62年(1987)3月18日

審査請求 未請求 (全2頁)

⑭ 考案の名称 スタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造

⑮ 実 順 昭60-137883

⑯ 出 順 昭60(1985)9月9日

⑰ 考案者 瓜谷 優一 横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

⑱ 出願人 日産自動車株式会社 横浜市神奈川区宝町2番地

⑲ 代理人 弁理士 森 哲也 外2名

## ⑳ 実用新案登録請求の範囲

スタビライザ兼用ラジアスロッドを、マウント用ブツシユを介して取付プラケットで車体にマウントする構造において、前記ラジアスロッドをマウント用ブツシユに対して同ブツシユの軸方向に固定したことを特徴とするスタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造。

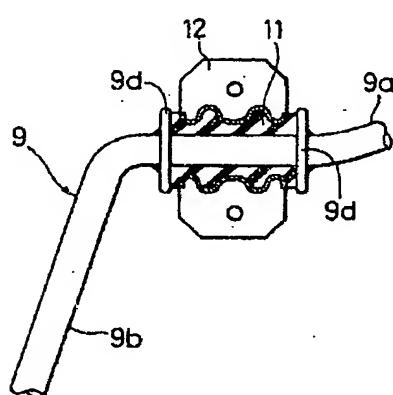
## 図面の簡単な説明

第1図は本考案の第1実施例を示す一部切欠平

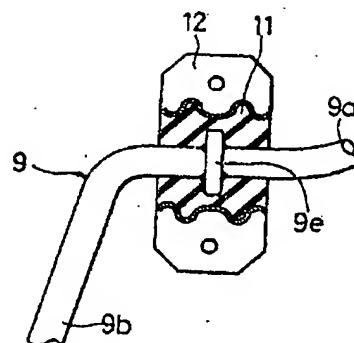
面図、第2図は同第2実施例を示す部分説明図、  
第3図は同第3実施例を示す部分説明図である。

1…車輪、2…サスペンションメンバ、3…サスペンションアーム、9…スタビライザ、9a…捩れ部分、9b…ラジアスロッド部分、9c…屈折部分、9d…フランジ、9e…マウント用ブツシユ、11…フランジ。

第2図

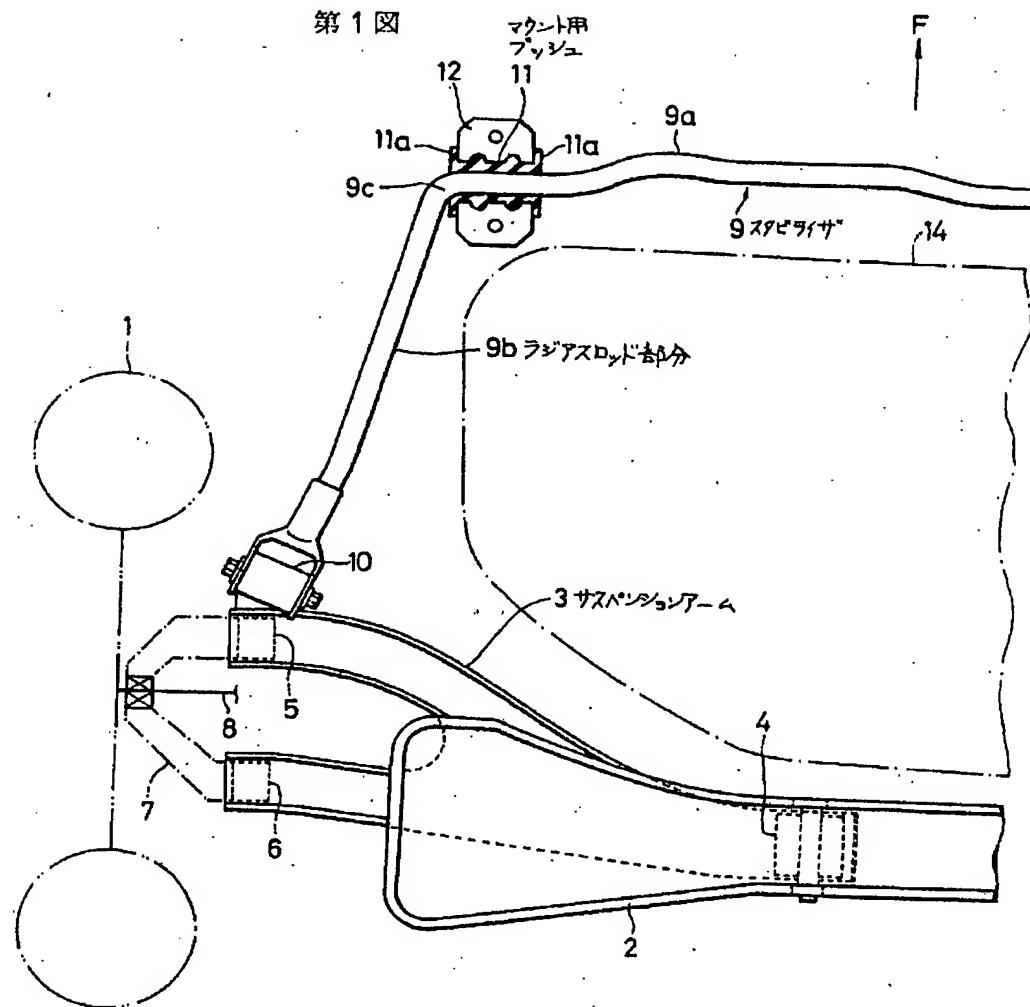


第3図



**THIS PAGE IS LINK (USPTO)**

第1図



THIS PAGE BLANK (USPTO)

# 公開実用 昭和62- 44708

⑩ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 實用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報 (U)

昭62- 44708

⑬ Int.CI.<sup>4</sup>

B 60 G 21/04  
F 16 F 1/16

識別記号

厅内整理番号

5009-3D  
7127-3J

⑭ 公開 昭和62年(1987)3月18日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑮ 考案の名称 スタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造

⑯ 実 願 昭60-137883

⑰ 出 願 昭60(1985)9月9日

⑲ 考案者 瓜 谷 優一

横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

⑳ 出願人 日産自動車株式会社

横浜市神奈川区宝町2番地

㉑ 代理人 弁理士 森 哲也

外2名

THIS PAGE IS A NAK (USPTO)

## 明細書

### 1. 考案の名称

スタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造

### 2. 実用新案登録請求の範囲

スタビライザ兼用ラジアスロッドを、マウント用ブッシュを介して取付ブラケットで車体にマウントする構造において、前記ラジアスロッドをマウント用ブッシュに対して同ブッシュの軸方向に固定したことを特徴とするスタビライザ兼用ラジアスロッドマウント構造。

### 3. 考案の詳細な説明

#### (産業上の利用分野)

本考案は、スタビライザ兼用ラジアスロッドをマウント用ブッシュを介して取付ブラケットで車体にマウントする構造に関する。

#### (従来の技術)

従来、スタビライザのマウント構造としては、例えば実開昭59-128408号公報に記載のようなものがある。即ちこの従来例は、スタビライザの中間部をなす捩れ部分の左右両端にマウン

U.S. PATENT AND TRADEMARK OFFICE  
U.S. PATENT AND TRADEMARK OFFICE

ト用ブッシュを外嵌し、このブッシュを取り付プラケットを用いて車体に固定するものである。

## (考案が解決しようとする問題点)

しかしながら、このようなマウント構造にあっては、スタビライザとブッシュとの接触面が単に円筒状の平滑面をなしてて、しかもスタビライザにおけるブッシュの接触位置が、スタビライザの直線状をなす部分になっているため、ブッシュに対してスタビライザが軸方向に移動可能となっている。このようなスタビライザのマウント構造にあっては、スタビライザが単に車両旋回時のロールを抑制するためにのみ用いられている場合はともかく、ラジアスロッドを兼用している場合には、次のような問題点が生じる。

即ち、前記マウント用ブッシュに対してスタビライザが移動すると、サスペンションアームに取付けられたスタビライザの端部と、前記マウント用ブッシュとの相対距離（即ちラジアスロッドの両端の相対距離）が変化して、予め設定されたホイールアライメントに変化を生じさせるという問

United States Patent and Trademark Office (USPTO)

題点である。

本考案は、このような従来例の問題点に着目してなされたものであり、スタビライザ兼用ラジアスロッドの車体に対する支持位置を固定することにより、前記従来の問題点を解決することを目的としている。

#### (問題点を解決するための手段)

本考案は、スタビライザ兼用ラジアスロッドを車体へのマウント用ブッシュに対して同ブッシュの軸方向に固定して、このスタビライザ兼用ラジアスロッドの車体側へのマウント位置とサスペンションアームへのマウント位置とを常時同一にする。

#### (作用)

スタビライザ兼用ラジアスロッドにおけるラジアスロッドとして機能する部分の長さが変化しないから、サスペンションアームの前後方向位置を常時設定通りにする。このため、ホイールアライメントを常時設定通りに保持できる。

#### (実施例)

THIS PAGE BLANK (USPTO)

# 公開実用 昭和62-44708

第1図は本考案の第1実施例を示す平面図である。この実施例は駆動輪である左後輪を図示しており、1がその車輪であって、Fが前方である。2は車体に固定されるサスペンションメンバであり、このサスペンションメンバ2に先端が二股状になったサスペンションアーム3の基端が、ゴムブッシュ4を介して支持されていて、これによりサスペンションアーム3はゴムブッシュ4を中心として上下に揺動可能になっている。またサスペンションアーム3の先端には、さらにゴムブッシュ5、6を介してアクスルハウジング7が支持され、このアクスルハウジング7に車輪1が回転自在に支持され、この車輪1には、図示しないが公知の終減速機を介してドライブシャフト8に駆動力が伝達されるようにしてある。前記アクスルハウジング7は、これの上方の車体との間にサスペンションストラット（図示しない）が介在する。

前記左側のサスペンションアーム3と、図示しない右側のサスペンションアームとの間には、スタビライザ9が架け渡される。スタビライザ9と

THIS PAGE BLANK (USPTO)

サスペンションアーム3とはゴムブッシュ10を介して連結され、右側のサスペンションアームとスタビライザの他端とも、同様にゴムブッシュを介して連結される。

スタビライザ9の中間部をなす捩れ部分9aの左右両端には、マウント用ブッシュ11が外嵌され（右側については図示省略）、このマウント用ブッシュ11を介して取付プラケット12により前記捩れ部分9aの両端を車体に支持することにより、スタビライザ9の両端における、前記マウント用ブッシュ11とゴムブッシュ10との間の部分9bでラジアスロッドを兼用している。而してラジアスロッド部分9bはスタビライザ9の一部をなし、この部分においてはスタビライザとラジアスロッドとを兼ねている。

前記マウント用ブッシュ11は、左右両端にフランジ部11aが一体に形成され、一方のフランジ部11aがスタビライザ9の屈折部9cの内側に当たがわれており、図示しない他方のマウント用ブッシュも同様になっていて、スタビライザ9

THIS PAGE BLANK (USPTO)

# 公開実用 昭和62-44708

が左右に移動することを防止している。即ち、図示された左側のマウント用ブッシュ11によりスタビライザ9は右に移動することを防止され、且つ図示されない右側のマウント用ブッシュによりスタビライザ9は左に移動することを防止される。また両マウント用ブッシュ11によってスタビライザ9は前後及び上下方向に移動することを防止されている。

かくして、この実施例においては、ラジアスロッド9bを、これに外嵌するマウント用ブッシュ11に対して軸方向に固定する手段として、左右のマウント用ブッシュ11の外側の端部をスタビライザ9の屈折部の内側に当てがう手段を採用している。尚14は燃料タンクを示し、ラジアスロッド兼用スタビライザ9により車両前方及び左右方向が囲まれ、後方はサスペンションメンバ2及びサスペンションアーム3により囲まれて、路面障害物から保護されている。

次にこの実施例の作用を説明する。

車輪1から入力される前後左右の力は、アクス

THIS PAGE BLANK (USPTO)

ルハウジング 8、ゴムブッシュ 5、6、サスペンションアーム 3、ゴムブッシュ 10 を介してラジアスロッド部分 9 b に入力され、これによりスタビライザ 9 とマウント用ブッシュ 11との間に、マウント用ブッシュ 11 に対してスタビライザ 9 が軸方向に移動しようとする力が作用するが、スタビライザ 9 は左右のマウント用ブッシュ 11 により左右及び前後方向に固定されているから、ラジアスロッド部分 9 b の車体側の端部がマウント用ブッシュ 11 に対して移動することがない。

このため、ラジアスロッド部分 9 b の長さ及びその車体側の位置に変化を生じることがないから、ゴムブッシュ 4を中心とするサスペンションアーム 3 の上下の揺動は、常時設定された通りの軌跡をもつことになる。従って、車輪 1 に設定値以上のト一変化を生じることがないから、ホィールアライメントに異常な変化が生じることを防止でき、その結果、ハンドルが取られたり、ハンドルの片流れを生じることがなくなる。

第 2 図は、本考案の第 2 実施例を示すものであ

THIS PAGE BLANK (USPTO)

り、スタビライザ9にフランジ9dを固定し、このフランジ9dをマウント用ブッシュ11の両端面に当たがって、マウント用ブッシュ11に対するラジアスロッド部分9bの、マウント用ブッシュ11貫通部分の軸方向への移動を防止したものである。他の構成及び作用は、第1実施例と同様である。

第3図は、本考案の第3実施例を示すものであり、スタビライザ9にフランジ9eを固定し、このフランジ9eをマウント用ブッシュ11に埋め込み、又は内嵌して、マウント用ブッシュ11に対するラジアスロッド部分9bの、マウント用ブッシュ11貫通部分の軸方向への移動を防止したものである。他の構成及び作用は、第1実施例と同様である。

なお、本考案は、ラジアスロッド部分9bのマウント用ブッシュ11に嵌合する部分を、マウント用ブッシュ11に対して同ブッシュの軸方向に固定するものであれば、前記実施例のものに限定されるものではなく、例えば、ラジアスロッド部

THIS PAGE BLANK (USPTO)

分 9 トの前記嵌合部の断面形状を変化させる等、他の構成を採用することも可能である。また、上記実施例は、駆動後輪を対象として説明しているが、前輪駆動車の後輪の如く、非駆動輪であってもよいことは言うまでもない。

#### (考案の効果)

以上説明したように、本考案によれば、スタビライザ兼用ラジアスロッドにおけるラジアスロッドとして機能する部分の長さが変化しないから、サスペンションアームの前後方向位置を常時設定通りに維持することができる。このため、ホイールアライメントを常時設定通りに維持できるから、車輪に設定値以上のト一変化を生じることがない。このため、ハンドルが取られたりハンドルの片流れを生じることがなくなるという効果がある。

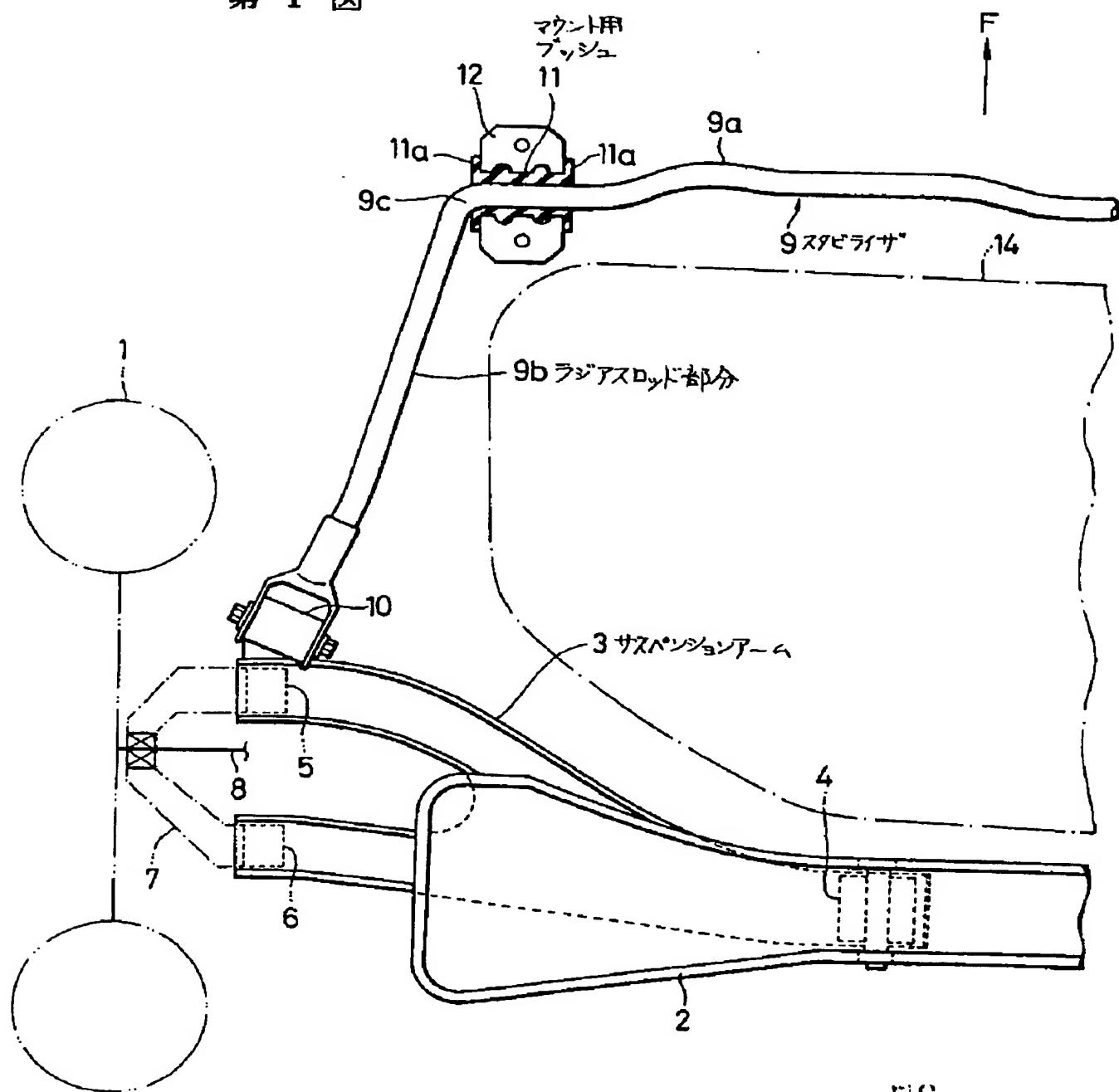
#### 4. 図面の簡単な説明

第 1 図は本考案の第 1 実施例を示す一部切欠平面図、第 2 図は同第 2 実施例を示す部分説明図、第 3 図は同第 3 実施例を示す部分説明図である。

1 . . . 車輪、2 . . . サスペンションメンバ、

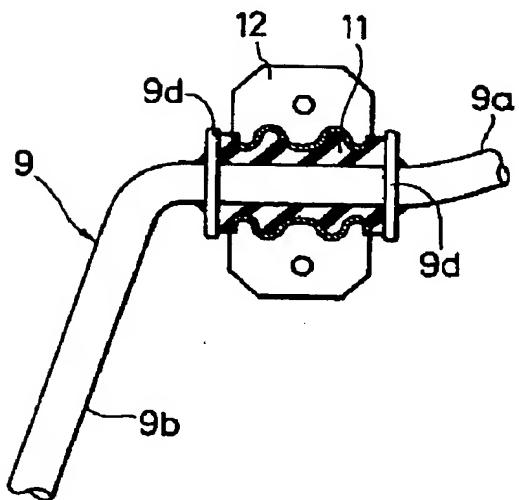
THIS PAGE BLANK (USPTO)

第 1 図

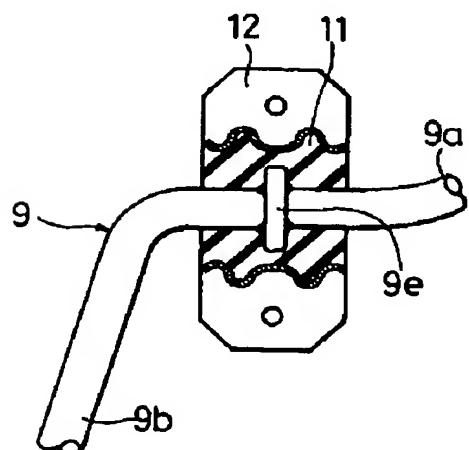


**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

第 2 図



第 3 図



**THIS PAGE BLANK (USPTO)**